Mo.f. 0096.5 BS

BIBLIOTECA CESARE POZZO
20124 - MILANO
Fax 02/58726240

C. POZZO

LE CASSE PENSIONI FERROVIARIE IN EUROPA

N. 4

MILANO
Tipografia e Cartoleria T. TESTA

1888

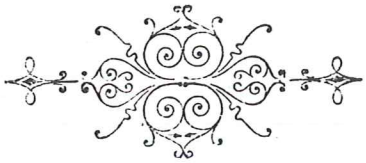
A

ROMUSSI AVV. CARLO

IN SEGNO DI RIVERENZA

QUESTE PAGINE

OFFRO



Egregio Signore,

Accordando onorato posto, nelle colonne dell'Emporio, a un mio lavoruccio, Ella vi premetteva alcune linee che mi incoraggiavano allo studio.

A provarle che il consiglio non andò perduto Le dedico volontieri questo povero scritto.

Lo aggradisca di cuore, come di cuore lo offre

l'obbligatissimo

Cesare Pozzo.

CAPITOLO I.

Se le Amministrazioni Ferroviarie non si fossero arrogate così ingiustamente e illiberalmente l'esclusività del monopolio delle Casse Pensioni istituite col filantropo scopo di provvedere agli urgenti e imperiosi bisogni della vecchiaia, a quelli agenti e impiegati che dopo lunga, faticosa carriera, per disgrazia o infermità sono costretti ad abbandonare il servizio, e, specialmente per venire in aiuto a coloro cui fu avversa la fortuna; se i Comitati cui è affidata l'amministrazione, ponessero maggior cura e minor privilegio nel comunicare i loro deliberati, i resoconti e i bilanci di ogni annata, informandone, senza distinzione e restrizione alcuna, tutto il grande esercito dei compartecipanti a queste nobilissime ed efficaci istituzioni, piuttosto che persistere nel sistema di comunicarli a pochi favoriti, non solo ci sarebbe offerta l'occasione, ma ci sarebbe altresì mancato l'argomento di intraprendere questa pubblicazione.

Considerando che è della massima utilità l'essere a cognizione di quelli interessi che ci riguardano maggiormente da vicino, troviamo sostanziale argomento da svolgere e ben volontieri ci poniamo all'opera, non senza però avvertire che la non scarsa copia di nozioni che andremo fornendo al lettore sulle Casse Pensioni ferroviarie in Europa, varrà a fornirgli un concetto abbastanza vasto e concreto, perchè possa poi, da per sè, giudicare quale fra i vari sistemi meriti preferenza. Nè

a questa sola ragione ubbidimmo, ma ancora a quell'altra: che la deficenza di notizie cui è lasciato il così detto basso personale intorno all'andamento, alle sorti e all'avvenire delle nostre Casse, permette il concepimento di concetti poco lusinghieri verso chi le amministra, e s'alimentino e trovino fede versioni non vere circa le condizioni e l'avvenire di queste istituzioni.

Laonde corrispondere alli scopi che ci siamo imposti, accenneremo brevemente ai sistemi usati per alimentare questi istituti di previdenza; all' aiuto veramente efficace che offrono agli associati; alle condizioni per le quali i compartecipanti vengono investiti del diritto di pensione, e i limiti stabiliti al diritto stesso; accenneremo pure sotte quali forme e condizioni succede il diritto di pensione, di assegno vitalizio o, una volta tanto e di rimborso, allo vedove, agli orfani e quale ne sia la durata.

Pero, innanzi di addivenire alla esposizione cui accenniamo, riteniamo doveroso dichiarare esplicitamente che il nostro lavoro altro non è — se ne togli alcune considerazioni e proposte che abbiamo creduto di esprimere — che un riassunto di quanto è detto — e migliormente — dal cav. L. Gelmi, nel suo lodatissimo ed importante elaborato, intorno alla Cassa Pensioni fra il personale dell'ex A. I. e dal cav. P. titbon nella sua relazione per un definitivo assetto economico della stessa Cassa.

I.

I sistemi che regolano i proventi d'alimentazione delle Casse Pensioni d'Europa maggiormente usati, sono basati sul principio del duplice concorso: quello del personale, l'altro dell'Amministrazione ferroviaria cui esso personale dipende; e si applicano assogettando gli agenti ed impiegati ad una trattenuta stabilita sulle base di un tanto per cento su gli emulamenti — trattenuta che è soventi volte estesa a talune competenze eventuali, ed agli aumenti di stipendio — e dalla spontanea contribu-

zione — che è quasi sempre eguale a quella dell'agente — delle Amministrazioni; infine, da donazioni e lasciti, dal ricavo dell'impiego dei fondi e da altri proventi di minore importanza.

Sola fra tutte la Compagnia esercente la linea ferroviaria Parigi-Orleans, con vera munificenza, e ammirabile generosità, — come vedremo più innanzi — provvede interamente, con fondi proprii, alla pensione del suo personale, e, poichè mostra di interessarsi seriamente di esso, gli accorda di scegliere fra la rendita vitalizia, corrispondente alla pensione, ed una rendita minore colla riserva del capitale.

Le grandi Società italiane, recentemente, e in vista del pericoloso disavanzo che minava la sicurezza delle nostre Casse, hanno aumentato l'onere loro e quello del personale dal 3. 50 al 4. 50 %; **le Ferrovie francesi dello Stato**, fissano la trattenuta al 5 %, mentre **quella dell'Est** stabilisce la trattenuta mensile obbligatoria dei propri agenti al solo 3 % imponendo a se stessa l'8 %, formando così uno dei regolamenti più favorevoli al personale attualmente in vigore.

La Compagnia francese dell'Ovest ha un regolamento molto affine con quella del Nord. Entrambe non hanno Casse Pensioni proprie, ma versano — in un ai loro agenti — nella Cassa per la vecchiaia, del Governo, rispettivamente un contributo pari al 3 e 4 % dello stipendio dell' agente, a nome di ciascuno, che ne diventa titolare, e l'intero versato costituisce poi, cioè a 50 anni, una data rendita vitalizia.

La parte di pensione pertinente all'Amministrazione, è pari alla differenza fra quella spettante all' agente in base ai suoi versamenti, e quella effettivamente liquidatagli.

La Società delle Ferrovie del Nord della Francia, ha, come abbiamo avvisato, un regolamento quasi rispondente a quello dell'Ovest, ma affine di alleviare il sacrificio a quelli agenti il di cui stipendio non supera le L. 1500,

allogano a loro vantaggio un'importo corrispondente a quella trattenuta.

Inoltre, al contributo di cui sopra dicemmo, la Compagnia fa liquidare, per suo conto e a totale suo carico, delle pensioni speciali che corrispondono a 1/80 della media degli stipendi goduti dall'agente negli ultimi 6 anni di servizio e per ogni anno di servizio non interrotto, dimodochè, la pensione speciale a carico dell'Amministrazione non debba essere inferiore alle 100 e non superiore alle 6000 lire.

Diversa ancora è la contribuzione praticata dalla **Compagnia del Mezzogiorno** della Francia e della **Paris-Lion-Mediterranée.**

La prima, mantenendo ferma al 3 °/₀ la contribuzione dei suoi impiegati, elevò la sua quota al 6, 30 °/₀ e la P. L. M. che corrispondeva col 3 °/₀ in confronto dei suoi impiegati, cui era stato fissato il 4 °/₀, l'elevò essa pure al 4 °/₀ sugli stipendi corrisposti.

Ma come abbiamo più innanzi accennato, la Società che mostra speciale interessamento delle sorti del suo personale è indubbiamente quella della ferrovia francese **Paris-Orleans** la quale, provvedendo già con fondi proprii, alle pensioni de' suoi agenti, con atto liberalissimo, degno del miglior encomio, ha inserito nello statuto della propria Cassa Pensioni l'articolo seguente: « Quando « a titolo di interesse e dividendo, al totale delle azioni « viene attribuita una somma di 20 milioni, sul di più « dei prodotti, levasi il 15 °/₀ da ripartirsi dal Consiglio « d'Amministrazione fra gli impiegati della Compagnia, « in proporzione dei rispettivi stipendi ed in ragione dei « servizi prestati, secondo la somma stabilita dall' Assemblea Generale.

« Quando viene attribuita una somma di 29 milioni, « il prelevamento, da farsi sui prodotti netti eccedenti, « è ridotto al 10 0/0; e quando al totale delle azioni viene « attribuita una somma di 32 milioni, il prelevamento sui « prodotti netti eccedenti è ridotto al 5 0/0. »

A titolo di curiosità riferiamo integralmente come ce lo indica il cav. Gelmi che sino « al 1850 la partecipa-« zione del personale raggiunse il 22 e 25 0[0 degli sti-« pendi, le quali somme, giusto il disposto dal regola-« mento del 1850, venivano così distribuite:

« *a*) 1[3 consegnato all'agente in contanti;

« *b*) 1[3 versato a suo conto nella Cassa Pensioni

« *c*) 1[3 veniva depositato a nome dell'agente alla « Cassa di Risparmio, formandogli un capitale disponibile « per casi di malattie o disgrazie. »

E le **Ferrovie austriache** volendo assicurare le pensioni si adossano una contribuzione corrispondente ad una somma uguale ai versamenti del 10 e del 3 % se trattasi di impiegati, e del 4, 6 %, secondoche si riversa agli agenti in genere o al personale di macchina.

Le Compagnie ferroviarie inglesi, non hanno Casse Pensioni proprie, ma usano inscrivere i loro agenti ed impiegati al **Railway clearing system superannuation association.**

Questa vasta e potente associazione, istituita per reale decreto, permette a chiunque di costituirsi un fondo mercè il quale, il contribuente acquista il diritto a certe annualità vitalizie, o, in caso di morte, una somma da devolversi ai suoi eredi.

Il tasso che le Compagnie si obbligano di versare al Railway, a favore dei suoi agenti, è pari a quello versato dagli agenti stessi, i quali però, per reciproche condizioni esattamente espresse in apposite norme, possono anche perdere tutto, o parte dei diritti acquisitisi.

II.

Ma se sono inoniformi e disparati fra loro gli oneri imposti al personale al servizio delle singole Amministrazioni ferroviarie d'Europa, dissimili sono pure i limiti e le condizioni per le quali si acquista il diritto alla pensione, o all'assegno una volta tanto, e le facoltà ereditarie dei congiunti, e però andremo esponendo succintamente dei diversi sistemi di trattamento in uso.

Lo statuto della Cassa Pensioni fra gli agenti delle **Ferrovie Italiane dell'ex A. I.** — attualmente amministrata dalla Compagnia esercente le strade ferrate del Mediterraneo — conferiva il diritto alla pensione ad ogni compartecipante dopo 6 anni di appartenenza; limite che fu poi portato a 10 anni. Le pensioni vengono liquidate sulla base dei 5[6 della somma versata e, agli agenti pensionati per inabilità contratta in servizio, la pensione è liquidata come se avessero versati i contributi per 20 o 25 anni, e in base all'ultimo stipendio.

In ogni caso però, la pensione non deve mai oltrepassare i 3[4 dello stipendio.

Alle vedove degli impiegati morti dopo 10 anni di compartecipazione alla Cassa, si accorda il diritto di una pensione equivalente ai 5[9 della somma versata dal marito. E nei soli casi eccezionali, si accordano aumenti alla pensione della vedova, ma il totale della somma assegnata non deve superare la metà dello stipendio del marito.

Se l'agente è morto in servizio o in seguito a sinistro o cause del servizio stesso, la pensione della vedova è liquidata sulle basi dell'ultimo stipendio del marito e come se questi vi avesse appartenuto 20 o 25 anni, a secondo che egli era del servizio attivo o sedentario. E per ultimo, la vedova di un agente pensionato ha diritto ad una pensione corrispondente ai 2[3 di quella assegnata al marito.

Le disposizioni statutarie della Cassa Pensioni delle **Ferrovie Romane**, restringono assai, in confronto della precedente, il limite voluto per acquistare il diritto di pensione ed è accordato agli agenti che hanno compiuto il 60° anno di età con 30 di servizio. Tale limite è ridotto a soli 10 anni per quelli resi inabili al servizio, e per gli altri che, pure dopo 10 anni di servizio ne fossero dispensati per misura amministrativa. Nell'ultimo caso le pensioni sono a carico dell'Amministrazione.

Gli impiegati feriti o mutilati nell'esercizio delle loro funzioni hanno diritto a pensione qualunque sia la loro età e durata del servizio.

La Società delle Meridionali, accorda il diritto alla pensione agli agenti o impiegati quando compiono 50 o 55 anni d'età con almeno 20 o 25 di servizio, e la liquidazione si fa nella proporzione di 5[6 dei versamenti fatti, sempreche la pensione non superi i 3[4 dell'ultimo stipendio dell'agente. Alla pensione così determinata viene aggiunto 1[60 di ogni anno ulteriore, quando non ecceda i 3[4 dell'ultimo stipendio.

La vedova ha diritto ad una pensione uguale ai 2[3 di quella che è, o sarebbe, toccata al marito; se l'agente muore in seguito a disgrazia toccatagli in servizio, e sempre che egli abbia compiuto il 10° anno di appartenenza alla Cassa, alla vedova spetta una pensione eguale alla metà di quella del marito; questa pensione può però essere aumentata fino a quella goduta o che poteva godere il marito.

Le Compagnie francesi fissano il limite per conseguire il diritto di pensione a 55 anni di età e 25 di servizio, fatta però eccezione per la **Società del Nord,** la quale, lo stabilisce a soli 50 anni di età e 25 di servizio. Però, il sistema usato per la liquidazione delle pensioni differisce dall'una all'altra.

Le Ferrovie delle Stato stabiliscono che la pensione normale debba equivalere alla metà della media dello stipendio dall'agente goduto durante tutta la sua carriera o — a scelta dell'agente — agli ultimi 6 anni di servizio, se più li conviene. Inoltre, la pensione aumenta di 1[50 per ogni anno di servizio oltre i 25 anni, sino a che corrisponda ai 3[4 dello stipendio medio, ma non deve superare le 6000 lire annue.

Solo quando abbia raggiunto il 50° anno di età e 20 di servizio è concessa la pensione all'agente riformato in seguito ad infermità contratta in servizio, ma la pensione normale viene diminuita di 1[50 per ogni anno di servizio e di età in meno.

La pensione della vedova è stabilita nella metà di quella spettante, o goduta, dal marito e riversibile, in parti uguali, ai figli minori ai 18 anni. La vedova ed i

figli minori dell'agente morto in servizio dopo 50 anni di età e 20 di servizio, hanno diritto alla metà della pensione spettante al marito, al momento della morte.

La società delle ferrovie **Paris-Lion Mediterranee** liquida anch'essa le pensioni colle basi della Compagnia del Nord, di cui è detto più sopra, ma le aumenta di 1|60, invece di 1|50, per ogni anno di servizio in più dei 25 stabiliti; e la pensione massima è convenuta nella somma di 12,000 lire.

La vedova, acquista il diritto ad una pensione pari alla metà di quella del marito, a condizione però che egli avesse almeno 15 anni di servizio con 5 anni di matrimonio. Questo limite è ridotto a soli 2 anni per quelle vedove il di cui marito morì nell'esercizio delle sue funzioni.

Restando ferme le accennate condizioni comuni alle Casse Pensioni francesi, la Compagnia delle **Ferrovie dell'Est della Francia** accorda a titolo di pensione la metà dello stipendio goduto dall'agente nell'intero sessennio, aumentato di 1|60 per ogni anno ulteriore di età e di servizio prescritti, ma tale pensione non deve superare i 2|3 dello stipendio nè la somma di 6000 lire.

Agli agenti che, per qualsivoglia imperfezione, sono impossibilitati a prestare servizio, e che abbiano 20 anni di servizio, qualunque sia la loro età, viene assegnata una pensione equivalente a 18|60 dello stipendio goduto negli ultimi 6 anni, aumentata di 1|60 per ogni anno di servizio in più dei 20, sempre che la pensione non oltrepassi i 24|60 di quello stipendio e la somma di L. 4,800.

Alle vedove, ed ai figli minori di 18 anni, quando l'agente abbia servito almeno 20 anni, qualunque fosse stata la sua età, può venire accordata una pensione pari alla metà di quella cui avrebbe avuto diritto il marito o padre, al gioruo della sua morte; e l'assegno annuo non potrà essere inferiore alle lire 365.

Il diritto di pensione è stabilito dall'**Amministrazione dell' Ovest,** a 55 anni di età e 25 di servizio, ma la Compagnia si riserva di pensionare quelli agenti che avendo oltrepassati i 50 anni di età, ne hanno più di 20 di servizio.

La pensione è fissata alla metà dello stipendio medio accordato all'agente negli ultimi 6 anni di servizio, aumentandola di 1[60 di tale stipendio per ogni anno di servizio in più dei 20 stabiliti, e non deve oltrepassare, in nessun caso, i 2[3 di esso.

Se l'agente muore nell'esercizio delle sue funzioni ed ha compiuti i 50 anni di età e 20 di servizio, la somma che sarebbe toccata a lui, è riversata alla vedova ed ai figli superstiti; se all'atto della morte egli ha soli 15 anni di servizio, senza distinzione di età, si devolve a favore della vedova una pensione commisurata in ragione di 1[60 dello stipendio medio goduto dal marito negli ultimi 6 anni e per ogni anno di servizio prestato.

Ferrovie del Nord. — Questa società, come avvisammo, non ha istituita una Cassa Pensioni propria, ma assicura l'avvenire ai suoi dipendenti, inscrivendoli — concorrendovi con fondi propri — alla Cassa della vecchiaia fondata dal Governo francese la quale li provvede, all'età di 50 anni, di una rendita vitalizia.

Oltre ai diritti che gli impiegati acquistano per la loro compartecipazione a detta Cassa, essi godono di una pensione di favore che la Compagnia, con fondi proprii, gli provvede.

Tali pensioni di favore, corrispondono a 1[80 della media degli stipendi degli ultimi 6 anni di servizio non interrotto, ma non debbono mai essere minori di 100 e non superare le 6000 lire. Il personale del servizio attivo è trattato con preferenza, e quando passa a riposo fra i 20 e 25 anni di servizio, la pensione gli viene liquidata in base ai 25 anni.

Le **Ferrovie del Mezzogiorno** ammettono a fruire del diritto di pensione i loro agenti, che ne compartecipano quando hanno raggiunti 55 anni di età e 25 di servizio; e possono essere destinati d'ufficio a godere del beneficio di pensione, coloro che, per grave infermità sono resi inabili, e che hanno almeno 15 anni di servizio, e quegli altri che contano 55 anni di età e almeno 15 di servizio.

Le pensioni corrispondono a tanti sessantesimi della media degli stipendi degli ultimi 6 anni, quanti sono gli anni di servizio dell'agente, senza però superare i 29[60. Il massimo assegno di pensione è fissato nella somma di 8,000 lire.

Le pensioni sono riversibili alle vedove e commisurate alla metà di quella del marito, quando questi, alla sua morte, abbia 55 anni di età e 25 di servizio. Questo diritto viene ridotto di tanti 1[120 dello stipendio medio del marito quanti sono gli anni mancanti ai 25 stabiliti, se esso è decesso dopo i 15 di compartecipazione alla Cassa Pensioni, e la somma devoluta non deve superare i 29[120. Alle vedove degli agenti morti prima di aver prestati 15 anni di servizio, vengono rimborsate, senza interessi, tutte le somme trattenute al marito.

Viene ultima delle Compagnie francesi quella della linea **Paris-Orleans** la quale, come già abbiamo detto, provvede interamente con fondi proprii, alle pensioni di tutto indistintamente il suo personale, e lo mette a godere degli utili dell'esercizio.

Essa assicura ad ogni agente, alla età di 55 anni, con 25 di servizio, una pensione eguale alla metà della media dei suoi stipendi degli ultimi 6 anni di servizio, e la aumenta di 1[40 per ogni anno di servizio e di 1[80 per ogni anno di età in più dei prescritti; stabilisce il limite massimo di una pensione ai 3[4 dello stipendio.

Riduce il diritto di pensione di 1[40 per ogni anno di servizio e di 1[80 per ogni anno di età in meno dei prestabiliti, per gli agenti che, in causa di infermità sono pensionati a 50 o 55 anni di età con 20 o 25 di servizio.

Alle vedove degli agenti morti in attività di servizio oltre i 20 anni di prestazioni e 50 di età è liquidata una pensione pari alla 1[2 di quella che sarebbe spettata al marito.

Ferrovie Meridionali Austriache. — Dallo Statuto della Cassa pensioni di questa Società, si apprende che essa ha due sezioni separate ed autonome: quella degli impiegati e l'altra del basso personale.

Noi ci occuperemo esclusivamente di quest'ultima sezione, la quale accorda il diritto di pensione agli agenti che compiono il 56° anno di età e più di 27 di servizio.

Le pensioni si liquidano in ragione del 40 0[0 dell'importo dell'ultimo stipendio, con un aumento graduale annessovi dopo 10 anni di servizio che permette all'agente di ottenere una pensione pari al suo ultimo stipendio.

Agli agenti feriti in servizio e resi inabili a qualunque impiego, anche fuori dell'Amministrazione, la pensione viene liquidata con aumento di 10 anni; se invece sono capaci di occupazioni, l'aumento è limitato a soli 5 anni. Si nell'uno che nell'altro caso, se gli agenti non avessero diritto alla pensione, essa viene stabilita in ragione del 40 0[0 dell'ultimo stipendio.

La vedova di un agente ha diritto alla metà della pensione del marito, se questi ne aveva acquistato il diritto all'epoca della morte, o fosse già pensionato.

In caso di morte del marito, avvenuta nell'esercizio delle sue mansioni, la pensione della vedova viene calcolata con l'aumento di 10 anni, fino a non superare il massimo stabilito per i 35 anni di servizio. La pensione della vedova non può mai essere minore di 120 fiorini, pari a lire italiane 270 circa.

Ferrovie Inglesi. — Ripeteremo che queste Amministrazioni non hanno Casse Pensioni proprie e però inscrivono i loro dipendenti in una Associazione istituita, con decreto reale, nel 1873, e vi concorrono, con una somma pari a quella depositata dall'agente, onde preparargli certe annualità vitalizie, corrispondenti ad una data percentuale sullo stipendio goduto, e che vengono accordate appena raggiunto il 60° anno di età.

Quando un contribuente viene dispensato dal servizio per qualunque motivo, eslusa la frode e la malattia, gli viene restituito l'intero ammontare delle sue contribuzioni, e quando esso abbandona il servizio spontaneamente, riceve la metà, dei versamenti fatti, e, in entrambi i casi la restituzione vien fatta senza interessi ed

è estesa agli eredi, o suoi rappresentanti. Ma se abbandona il servizio causa malattia, la restituzione totale delle sue contribuzioni vien fatta in un agli interessi corrispondenti al 4 0[0.

In caso di morte in attività di servizio, le somme versate e l'interesse del 4 0[0 sono devolute ai suoi rappresentanti; se il decesso avviene quando l'agente gode della pensione, alla vedova spetta la restituzione della somma depositata dal marito, meno quella già pagatagli.

III.

Abbiamo veduto sotto quali e quante condizioni le Amministrazioni ferroviarie d'Europa conferiscono il diritto e in quali misure liquidano le pensioni ai loro impiegati e agenti, e con che proporzioni le riversano alle vedove od agli orfani; esaminiamo ora le ragioni che possono far acquisire tali diritti.

Quelli delle vedove sono condizionati (nella maggior parte dei casi) che il marito abbia appartenuto almeno 10 anni alla Cassa Pensioni, mentre alcune Compagnie stabiliscono perfino 15, 20 e 25. Alcune Società, collegano questa alla condizione che l'agente abbia altresì raggiunto un età, quasi sempre superiore ai 50 anni; solo le inglesi la stabiliscono a 60 anni. Che il matrimonio sia stato contratto almeno 3 o 6 anni prima della morte del marito: infine, che la differenza di età dei coniugi non superi i 15 anni — in meno per la vedova — e che la moglie non vivesse legalmente separata dal marito.

Le vedove, generalmente, perdono il diritto di pensione rimaritandosi, e, sole fra tutte, le ferrovie Meridionali austriache, conferiscono a quelle che si rimaritano una somma pari all'importo di 3 anni della loro pensione.

Le disposizioni che regolano i diritti degli orfani comprovano, che la pensione loro devoluta è, in proporzioni pressochè identiche a quelle fissate per le vedove. Solo talune Compagnie la stabiliscono in un importo pari

alla metà di quella spettante al padre, mentre altre ancora la limitano a 1|10 cadaun orfano e, quando gli orfani fossero molti, la somma da erogarsi cumulativamente in loro favore non deve mai superare la 1|2 della pensione che sarebbe spettata al padre, mentre altre Casse estendono all'80 0|0 della pensione del padre, la somma massima da erogarsi cumulativamente a più figli di uno stesso agente.

È fatta distinzione degli orfani di padre, da quelli che lo sono anche di madre, ed è base molto usata assegnare a questi ultimi una maggior somma, che talvolta è il 1|5 sulla pensione del padre per i primi, e 3|10 se orfani di padre e madre.

Quasi tutte le Compagnie stabiliscono che il diritto della pensione dell'orfano cessa quando ha compiuti i 18 anni, ma vi è chi ha limitato a 16 anni la decadenza di questo diritto, e sola fra tutte, le Ferrovie Bavaresi dello Stato, quando l'orfano, per imperfezione permanente è inabile a procurarsi i mezzi di esistenza, gli accordano la pensione per un maggior numero di anni, e la possono estendere per tutta la vita — e questo ci sembra elargizione più che filantropica.

Restituzione delle somme. — Le Società esercenti le nostre ferrovie — le Sarde escluse perchè ammettono la restituzione del conto speciale, costituito da ritenute sullo stipendio, eventuali gratificazioni, donazioni o lasciti e relativi interessi — non ammettono, di regola, la restituzione delle trattenute, mentre molte Compagnie, e segnatamente le francesi, accordano la restituzione totale o in parte, con o senza interessi, delle somme depositate nella Cassa Pensioni, quando l'agente abbandona volontariamente il servizio o ne è dispensato — dal furto e mal costume in fuori — dall'Amministrazione cui dipende.

Abbiamo già accennato al sistema usato dalle ferrovie inglesi, e però non ci ripeteremo.

Trattamento di riguardo al personale di macchina. — Le Compagnie italiane usano un trattamento di riguardo al personale di macchina, come, del resto lo usano, a tutto quello chiamato al disimpegno del servizio attivo, ma non è sempre da tutte ugualmente applicato. Infatti la Cassa Pensioni dell' A. I. e quella delle Meridionali, limitano a soli 20 anni di servizio il tempo utile per acquistare il diritto di pensione a condizione che l'agente ne abbia 50 di età, mentre le Romane aumentano di 1[6 il servizio prestato dal personale del servizio attivo. Le Meridionali poi escludono — con grave danno di essi — dalla Cassa Pensione i Fuochisti.

La Società delle Ferrovie Meridionali austriache, calcola 3 anni per ogni 2 di effettivo servizio sulle locomotive, e, sola fra tutte, quella delle Ferrovie francesi dello Stato, accorda l'intera pensione, quando i Macchinisti e i Fuochisti sono resi incapaci a disimpegnare il Servizio.

Dell' Amministrazione delle Casse Pensioni. — Siccome le Amministrazioni ferroviarie, sanno far valere i loro diritti anzi, pur non parendo, sanno abusarne più che non appaia, a titolo — apparente veh! — di rivalsa delle somme cui concorrono a consolidare le Casse e a vantaggiare i diritti di pensione dei soci dipendenti, e, un pò, dicono esse, perchè l' amministrazione corra sicura ed esattamente, si arrogano il diritto dell'esclusivo monopolio, dando l'ostracismo ai compartecipanti, che, pur, siccome pagano, un qualche diritto acquisisconselo anch' essi.

E questo principio, tanto illiberale quanto ingiusto che i docili membri del Congresso ferroviario hanno sanzionato, l'anno scorso qui a Milano, onde far cosa grata agli azionisti delle vie ferrate o ai governi che le posseggono, venne a confermare il tanto deplorato sistema, quello che le Casse Pensioni siano amministrate da Comitati scelti dalle Società esercenti, e di conseguenza composti dei più alti funzio-

narii alla loro dipendenza quali: Direttori Generali, Capi e Sotto-capi servizio e simili. Laonde avviene di confo dere il compartecipante col dipendente, danneggiando talvolta l'uno per l'altro; le male voci, le erronee versioni che corrono di bocca in bocca sulla sorte di queste istituzioni, i giudizi poco benevoli del basso personale — mantenuto all'oscuro di notizie (*) — verso gli amministratori; e l'ingiustizia, il differente trattamento usato da compar-

---

(*) Avevamo scritte queste pagine quando ci giunse il Verbale della Seduta del 14 Aprile a. c. del Comitato della Cassa Pensione del Mediterraneo dal quale stralciamo un brano che con eloquente linguaggio comprova le nostre asserzioni, e che si riferisce appunto alla compilazione e distribuzione del Rendiconto annuale.

Eccolo:

« Dovendosi fra breve addivenire alla compilazione del consueto Rendiconto annuale, la Presidenza, riferendosi alla discussione avvenuta in proposito nella precedente Adunanza del 21 febbraio scorso, crede opportuno di ritornare sull'argomento affinchè l'Onorevole Comitato si compiaccia di meglio determinare quali siano i suoi intendimenti circa la redazione e distribuzione del rendiconto medesimo.

« Tenuto fermo che giusto quanto venne stabilito in via di massima nell'anzidetta Adunanza, il Resoconto debba contenere una sommaria relazione dei fatti più salienti occorsi durante l'esercizio e delle deliberazioni prese sui medesimi, si avrebbe intanto in animo di sopprimere la pubblicazione de l'elenco generale delle pensioni e dei soccorsi liquidati nell'anno, che rappresenta come volume la metà all'incirca del Rendiconto, essendo più che sufficiente all'uopo le indicazioni complessive che risultano negli appositi quadri annessivi, contenente il numero delle pensioni e dei soccorsi liquidati, nonchè il relativo loro ammontare, tanto più che siffatto elenco non può interessare il personale in servizio, e bastando per la pubblicità la maggior divulgazione testè data ai processi verbali delle Adunanze, nei quali appunto figurano di volta in volta tutte le liquidazioni delle pensioni e dei soccorsi approvati dal Comitato.

« Quanto al modo di provvedere alla distribuzione del Rendiconto, la Presidenza per precisare bene il da farsi, crede opportuno di presentare al riguardo due diverse proposte, lasciando al Comitato di scegliere quella che gli parrà migliore.

« La prima consisterebbe nel comunicare il resoconto completo (Relazioni ed Allegati) al solo personale dirigente purchè compartecipante alla Cassa, limitando in tal modo il numero degli esemplari occorrenti a circa 2500, e distribuendo al resto del personale inscritto, che sale a circa N 24500, un riassunto contenente il bilancio di cassa, il movimento dei compartecipanti e dei pensionati col relativo importo delle pensioni, nonchè la costituzione del fondo dell'Associazione.

« Colla seconda si proporrebbe di dare il resoconto completo a tutti i compartecipanti sia del personale amministrativo che del basso personale di grado superiore, ciò che richiederebbe una tiratura di N. 14400 copie circa, restringendo la distribuzione del semplice riassunto sovra indicato ai residui N. 12600 inscritti circa, appartenenti al basso personale di grado inferiore.

« Nel primo caso la spesa ammonterebbe press' a poco a L. 1800 e nel secondo a L. 4000 circa. Si aggiunge per opportuna norma che la pubblicazione del Resoconto 1886 fatta in numero di 10000 copie ha importato la spesa di L. 4110 circa.

« Ciò premesso mentre la Presidenza prega l'Onorevole Comitato di deliberare nel senso che troverà più opportuno, fa presente ch'Ella inclinerebbe per la prima delle preposte, come la più logica e la meno dispendiosa

« Il Comitato dopo breve discussione si associa al parere della Presidenza ritenuto come in tal guisa si provveda più che sufficientemente allo scopo pel quale si pubblica il Rendiconto annuale. »

Se il trattamento riservatoci non è eco di altri tempi; se una tale deliberazione, onori chi la decretò; se il basso personale non venga umiliato di fronte ad essa, lasciamo che altri giudichi: a noi però non pare di vivere nel secolo del vapore, del telegrafo, della luce elettrica; nel secolo - come lo disse l' illustre Gladdstone - degli operai.

Ma perchè non cada sopra di noi l'accusa di semplici censori, alla deliberazione draconiana, opponiamo una proposta; considerando che il compartecipante non acquista alcun diritto di sussidio, se non dopo 10 anni della sua inscrizione, limitare la distribuzione dei Resoconti e Verbali a tutti quelli altri che hanno oltrepassato quel limite.

tecipante a compartecipante se egli è insignito di commendatizie, di titoli, o pure sia *del basso personale* . . . . . ma che per quanto *basso,* ha aperto gli occhi e, vivadio, vede anche lui le miriadi di stelle che adornano il firmamento.

I Comitati dirigenti le Casse Pensioni vengono quindi per lo più composti dai grandi funzionari delle Società conduttrici. Di tali elementi sono composti i Consigli d'Amministrazione delle Casse italiane; e le Società francesi P. L. M. dell'Est e del Mezzogiorno, conferiscono facoltà al Consiglio d'Amministrazione di aggregarsi due compartecipanti, mentre la Compagnia francese dello Stato sceglie essa stessa, fra i compartecipanti, due agenti cui commette di far parte del Comitato.

CAPITOLO II.

I.

Ed ora che abbiamo raccolto quel tanto di cognizioni sufficienti per formare un giusto e concreto criterio del funzionamento di queste veramente provvidenziali istituzioni, costituite dal grande esercito del personale ferroviario, non sarà inopportuna, poichè ci interessa assai da vicino, una rapida corsa alle condizioni delle Casse nostre, tanto più in questi giorni in cui corrono insistenti voci di diffidenza e tanti dubbi sollevansi per la sua solidità e pel suo avvenire.

Il primo allarme sulla sorte della Cassa Pensione dell'A. I. lo diede nel 1874 l'Ing. Giovanni Crotti, svolgendo alcune sue considerazioni, che mettevano in dubbio la solidità del Sodalizio. Ma sebbene, nel resoconto di quell'anno lo stesso Comitato della Cassa, opponesse dei calcoli di previsione, secondo i quali, le condizioni della Cassa confermavansi prospere, il sig. Carlo Besso, dimostrava di poi, pur seguendo una via diversa da quella tenuta dall'Ing. Crotti, il pericolo imminente cui sarebbesi trovato il sodalizio, quando non si fosse provveduto in tempo.

L'Amministrazione della Cassa, nel 1876, replicando, rispondeva ribadendo i suoi pronostici, e perciò, un'altro uomo di cuore, il Cav. Castigliano — nel 1882 — pubblicava un importantissimo studio, per provare a sua volta che le risorse della Cassa, non erano in relazione alle uscite.

La contesa, allargando le dimensioni, si trasformò in polemica e, un altro contendente, il Cav. Fochesato, entrava, nuovo campione, nella lotta, contrapponendo alle ragioni dell'Ing. Castigliano, e degli altri, essere le condizioni del Sodalizio tali, da permettere l'aumento di 1[6 gli assegni delle pensioni.

A tali abbordi e polemiche, succedettero lavori fecondi di risultanze utilissime, che dovevano poscia suggerire un più accurato e coscienzioso studio, mercè il quale si appalesasse la verità delle condizioni della Cassa. E lo studio, importantissimo, venne dalla mente del cav. Gelmi che lo pubblicò nel 1883.

In esso sono luminosamente addimostrate le condizioni veramente pericolose della Cassa, e ciò con gran copia di cifre e importantissimi quadri e grafici dall'esperienza provveduti, dalle migliori, ampie statistiche sulle mortalità, il tutto studiato con paziente cura, ed esposto con stringente, concisa, inesorabile logica, e in forma netta, facile, da essere accessibile anche alle menti non elevate.

E, perciò gli riuscì facile la ricerca dei mezzi sufficienti a scongiurare i pericoli che si affacciavano, mezzi che, il precitato ing. Gelmi suggerisce di poi al Comitato della Cassa Pensioni.

Se non che le saggie e, talvolta liberali proposte dell'ing. Gelmi, non sono state nè tutte, nè esattamente applicate, tant'è vero che il Comitato che le accolse laonde studiarle, nella sua seduta del 20 settembre 1883, delle sedici presentategli, due sole ne approvò, e sono: *non accordare il diritto a pensione se non dopo 10 anni di appartenenza al Sodalizio* e altre varianti alla liqui-

dazione delle pensioni, delle quali, alcune portano un leggero aggravio al bilancio, altre invece, un lieve beneficio.

Ma questi provvedimenti, non dovevano soddisfare sicuramente, neppure il Comitato che li aveva decretati, avvegnachè uno studio particolareggiato pubblicato dalla Ragioneria Centrale, nel 1884, comprova che gli impegni del Sodalizio, o, se si vuole, la minor percentuale cui erano sottoposti i compartecipanti, in confronto di quella spesa proporzionalmente, produssero un ammanco di Cassa, alla fine del 1862 di lire 63,112, e, tenendo conto, oltre questo capitale, dei relativi interessi passivi del 5 0[0, nonchè del meno riscosso per ritenute e contributo nel 1863, il capitale mancante alla fine di quest'anno, era di L. 148,933.

« Proseguendo allo stesso modo per gli anni succes-
« sivi, ne risulta - così nella relazione - che alla fine del-
« l'anno 1883, il capitale mancante ascende a L. 13,205,178,
« per cui, prendendo norma del progressivo aumento an-
« nuale dell'ammontare degli stipendi soggetti a tratte-
« nuta, abbiamo stabilito approssimativamente l'importo
« delle ritenute e del contributo pel 1° semestre 1884 in
« L. 893,800.

« Aggiungendo alle predette lire 13,205,178 l'interesse
« di mezzo anno, più $\frac{2,955}{6} \times 893,800$ si ottiene il capitale
« mancante al 1. luglio 1884 nella somma di L. 13,975,504.

« Però, la Cassa non ha bisogno di questo capitale,
« ma soltanto degli interessi relativi, ossia di un canone
« fisso di L. 766,170 all'anno in ragione del 5 0[0 » di
modo che per supperire all'ammanco di questa somma necessitava aumentare la ritenuta dell'agente e della Amministrazione, per cui, a datare del 1. gennaio 1885, i singoli contributi vennero elevati al 4,50 in luogo del 3 0[0, aumentandoli così di 1,50 0[0 su quelli già esistenti.

Ma non per questo l'aumento bastava a riempire totalmente le passività; per la quale ragione, la Ragioneria

Centrale, a mezzo del suo capo, l'egregio L. Petitbon, intercedette appo l'Amministrazione ferroviaria, perchè, per quanto riguardava lo sbilancio della Cassa, per i minori introiti avuti dalla sua istituzione al 1. luglio 1884, s'incaricasse della corrisponsione di un canone fisso di L. 890,000 annue, pari all' interesse del 5 0[0 sul capitale mancante.

Per quanto riguarda questa proposta, volendo evitare di ritornarvi sopra, aggiungeremo che se, ad un tratto, sembra gravare totalmente a carico dell'Amministrazione effettivamente grava su essa per la sola metà delle lire 890 mila, già che — così continua l'egregio Petitbon — « se fin dalla istituzione della Cassa Pensioni si fosse « stabilita la ritenuta del 9 0[0, l'Amministrazione non « avrebbe certo concorso in una misura inferiore alla « metà, cioè del 4,50 0[0, se pur non avrebbe contribuito « con una quota superiore.

« Non avendo invece essa finora pagato che il 3 0[0, « ragion vuole che dello sbilancio presente della Cassa, « si assuma la metà. Rimarrebbe l'altra metà, che do- « vrebbe essere pagata dai soci; ma perchè le esigenze « materiali della vita e delle condizioni sociali in cui « trovasi buona parte del personale ferroviario, non si « potrebbe umanamente aggravarlo di una maggior rite- « nuta per concorrere al pareggio dello sbilancio, giacchè « il loro stipendio, nella pluralità dei casi, torna appena « sufficiente ai bisogni della vita.

« Ora se si pon mente che in quasi tutte le Casse « Pensioni, il contributo delle rispettive Amministrazioni « è assai maggiore della ritenuta che viene fatta agli « agenti, non sembrerà eccessiva la domanda che l'Am- « ministrazione concorra in proporzione di circa il 6,80 0[0, « e gli impiegati paghino il 4,50 0[0 — alle quali considerazioni e conclusioni sottoscriviamo volontieri noi pure.

II.

Ma si accolli alle Società esercenti o agli agenti, o, ad entrambi, la rifusione del passivo, è cosa, che, lasceremo in disparte; è un fatto, intanto, che queste rivelazioni valsero a richiamare l'attenzione dei Comitati delle Casse Pensioni delle ferrovie Romane e Meridionali e indurli a studiarne le vere condizioni e le sorti cui andavano incontro. Frutto di tali ricerche, la persuasione acquistata che cioè i capitali e i cespiti che le alimentavano erano insufficienti a corrispondere agli oneri che, per l'ubbidienza dovuta ai regolamenti, andavano a incontrare e perciò, compromessa l'esistenza della Cassa e gli interessi degli associati.

Una prima riforma, suggerita da que' Comitati, che doveva provvedere ad un immediato ed efficace rimedio, ebbe vigore sino dal 24 febbraio 1887, portando al 4,50 0|0 la ritenuta sullo stipendio, ed altri proventi designati al compartecipante, colla condizione che l'assegno di quiescenza continuasse ad essere liquidato sulla base della precedente trattenuta del 3 0|0 e del dodicesimo sugli aumenti di stipendio. In coerenza a questo provvedimento subirono varianti alcuni articoli facenti parte dei statuti di quelle Casse.

Mà, come avrà osservato l'oculato lettore, questi provvedimenti non potevano bastare alla sicurezza di queste associazioni, nè avrebbero corrisposto, non diremo ai desideri, ma ai bisogni del grande esercito del personale ferroviario, i lamenti del quale avevano trovato un' eco nella Camera elettiva, dove invigilavano veri rappre sentanti del Popolo. Laonde, vuoi perchè queste vaste istituzioni riguardano circa 40 mila cittadini, vuoi perchè racchiudono un provvedimento sociale, la Camera e il Governo se ne interessarono allorchè discutevansi le Convenzioni ferroviarie, che divennero legge dello Stato il 27 aprile 1885.

Nel capitolato annesso a quella legge, vi si leggono le seguenti disposizioni :

« Il concessionario avrà verso le Casse pensioni, le « Casse di Soccorso, le masse vestiario e le altre istitu- « zioni concernenti il personale gli stessi oneri spettanti « alle Amministrazioni ferroviarie a cui succede e della « quale il personale rispettivamente appartiene. »

« Il concessionario dovrà dare opera al riordinamento « delle Casse pensioni e di Soccorso e concordare coi Co- « mitati di dette Casse i provvedimenti occorrenti a far « queste in grado di corrispondere agli scopi per i quali « sono istituite. »

« Sarà provveduto come e da chi di ragione e dalle « competenti autorità alle accorrenti modificazioni degli « Statuti e dei regolamenti di dette Casse e della massa « vestiario; e potrà essere istituita una sola Cassa pen- « sioni e una sola Cassa di soccorso per la nuova rete « od anche per tutte le reti, rispettando i diritti acqui- « siti dagli impiegati verso le medesime istituzioni a « norma dei regolamenti vigenti. »

« Per lo scopo medesimo sarà versato nelle Casse « stesse ogni anno una somma corrispondente al 2 0[0 « degli aumenti di prodotto lordo al disopra di quello « iniziato, da prelevarsi sulla parte di prodotto lordo « spettante allo Stato fino a raggiungere la somma che « risulterà necessaria per colmare le insufficienze dei « versamenti fatti anteriormente al 1 Gennaio. 1885. »

« Inoltre dal cominciamento del presente contratto « la quota di contributo ora pagata dalle Amministrazioni « ferroviarie alle Casse Pensioni e di Soccorso sarà au- « mentata di due terzi, a carico del concessionario, per « servire, insieme all'aumento di contributo che gli im- « piegati inscritti nelle Casse medesime potranno essere « chiamati a versare a termini dei regolamenti, ad as- « sicurare in futuro lo adempimento degli obblighi delle « Casse medesime. »

Per l'ubbidienza dovuta a queste prescrizioni, le Società contraenti, addivennero alla nomina di una Commissione mista — cioè: composta di rappresentanti delle sin-

gole Società Adriatica, Mediterranea e Sicula — alla quale era affidato il riordinamento definitivo di dette Casse. Detta Commissione seppe uscire da un impegno nè lieve, nè facile, in un tempo, relativamente alla mole del lavoro, breve, presentando, or non è molto alla sanzione delle singole Amministrazioni e del Governo, uno schema di statuto, che può essere accettato da tutte, pur vigendo con azione autonoma presso una o l'altra Compagnia.

Secondo questo Statuto, le Casse verrebbero alimentate:

a) dai capitali, che proporzionatamente al numero dei soci e all'entità degli impegni verso essi e i pensionati assume, gli verranno assegnati:

b) dai versamenti a carico dello Stato sugli aumenti di prodotto lordo previsti dal Capitolato di Esercizio annesso alla Legge 27 aprile 1885, N. 3048, Serie 3ª, per la quota che sarà stabilita nel reparto colla Cassa di Mutuo Soccorso e fino alla estinzione del disavanzo da liquidarsi a suo tempo in ordine all'Art. 47 dello schema di Statuto;

c) dal prodotto delle ritenute ordinarie, straordinarie e sopratasse imposte ai compartecipanti;

d) da un contributo, per parte della Società esercente, mensilmente versato, uguale al 5 0[0 degli stipendi lordi ed assegni eccesorî, quali assegni *ad personam*, quando l'Amministrazione li dichiari parte integrale dello stipendio; sugli assegni fissi e indennità di percorrenza, sull'ammontare dell'alloggio gratuito o relativo compenso, e dalla ritenuta del dodicesimo di ogni aumento di stipendio e di altri contributi, e di una trattenuta del 3 0[0 fatta, per tutti questi titoli, ai compartecipanti.

e) dalle donazioni o lasciti che venissero fatti a beneficio della Cassa;

f) dal prodotto dell'impiego dei fondi;

g) dal prodotto che l'Amministrazione assegnerà alla Cassa Pensioni sui proventi della vendita dei biglietti d'ingresso nelle Stazioni.

Il diritto di pensione s'informa in questo concetto:

che esso deve essere commisurato ad una graduatoria avente relazione diretta ed assoluta con l'ammontare dei versamenti fatti dal compartecipante. Inoltre, questo diritto è circoscritto dal termine minimo laonde acquistarlo e dai due termini estremi: l'età e la compartecipazione, distinguendo però — con opportuna differenza di trattamento — il personale del servizio attivo dal sedentario.

Acquistano perciò diritto alla pensione i compartecipanti che abbiano compiti 55 anni di età e 25 di compartecipazione, quelli che, dopo aver compiuti dieci anni d'iscrizione sono divenuti inabili al servizio e quegli altri ancora che, dopo aver compiuti i dieci anni prestabiliti, vengano dispensati dal servizio per deliberazione amministrativa.

Pel personale del servizio attivo « la durata della « compartecipazione correlativa al servizio prestato in una « delle seguenti categorie o per un periodo di tempo non « minore ai 5 anni, sarà computata con l'aumento di un « quarto, senza però che sì fatto aumento possa in niun « caso superare il massimo di 5 anni.

« Il tempo che verrà accresciuto per gli effetti della « compartecipazione sarà valutato anche per il computo « dell'età di 55 anni prescritto.

« Le categorie di compartecipanti, ai quali è accor- « dato l'aumento sopradetto, sono le seguenti:

« Capi e sotto-capi deposito locomotive — Macchinisti « — Fuochisti — Capi e Sotto-capi Conduttori principali « — Controllori viaggianti — Capi Conduttori — Condut- « tori — Piloti e Sotto-piloti — Capi frenatori — Guar- « dafreni — Capi manovra — Capi squadra — Capi e « Sotto-capi di Officina o Capi d'arte — Capi guardiani « — Brigadieri — Manovratori — Guardafili — Guarda « eccentriche — Guardia barriere — Cantonieri — Untori « — Marinai — Guardiani — Sorveglianti della manuten- « zione — Verificatori — Pulitori dei treni — Accendi- « tori — Pompatori ». Ma è lasciata facoltà alle Amministrazioni di aggiunger altre qualifiche a quelle sumentovate assimilandole agli effetti sopra accennati.

La Commissione ha poi stabilito la misura della pensione pel compartecipante nei nove decimi della somma da lui pagata; assegnò alla vedova, senza figli, il 60 0[0 sulla pensione del marito, elevandola al 75 0[0 per le vedove con figli.

Assegnò ai figli, se soli due o più ne hanno diritto, il 50 0[0, riducendola al 25 0[0 nel solo caso in cui la pensione spetti a un figlio solo.

Gli orfani cessano di godere del beneficio della pensione a 21 anni, e non più a 18.

Si capisce che il diritto non passa agli eredi se il socio all'atto del decesso, non aveva compiti i 10 anni prescritti per tutti gli agenti, che il matrimonio sia stato regolarmente contratto e prima che il marito avesse raggiunta l'età di 50 o 55 anni, o secondo che esso fosse celibe o vedovo, che, infine, il matrimonio sia stato contratto 3 anni prima che l'impiegato o l'agente abbia cercato di far parte alla Cassa — conseguenti modalità valgono per gli orfani.

Non è inutile avvisare che la pensione accordata ad un impiegato o agente non potrà essere, in nessun caso, mai inferiore alle L. 300 ne oltrepassare le 9,000 lire annue.

Alle pensioni di diritto, vanno aggiunte quelle di favore, comprese sotto il titolo di Pensioni eccezionali, e sono decretate laonde favorire coloro, cui la sfortuna ha colpiti nell'esercizio delle proprie incombenze, o da influenze perniciose di servizi ferroviarii esercitati in luoghi malsani, per fatiche e straordinari disagi sostenuti. Nei quali casi, benignamente trattati dalla Commissione, acquistano una pensione, liquidata sull'ultimo stipendio goduto e gli assegni soggetti a trattenuta, come se l'impiegato o l'agente avesse appartenuto 25 anni alla Cassa Pensione.

In caso di ferita o mutilazione la pensione è liquidata in ragione dei 9[10 delle ritenute ordinarie.

Proporzionati vantaggi sono pure decretati a favore dei compartecipanti morti in seguito a ferite, o nell'esercizio delle loro funzioni, e alle loro vedove ed orfani.

Le cause che possono dar luogo alla perdita dei sumentovati diritti, sono quelle contenute nei vigenti Statuti; dicasi altrettanto della formazione dei Comitati d'Amministrazione di questi istituti di previdenza.

III

Se consideriamo che il Parlamento e il Governo esigevano che le Società contraenti dovessero assicurare alle Casse ferroviarie, una tranquilla esistenza, provvedendo seriamente al loro riordinamento, importandovi quelle modificazioni rispondenti ai fini pei quali sono istituite e ai bisogni degli impiegati; se consideriamo che in virtù delle ripetute disposizioni, trattavasi di fondere in un solo concetto gli Statuti vigenti, i quali, negli obblighi come nei diritti dei rispettivi compartecipanti troppo differiscono; considerando infine che uniformare così disparate disposizioni costituiva un'impresa nè breve nè facile, possiamo dire che la Commissione ha saputo vincere gran parte delle emergenti difficoltà, cui era irto il lavoro, perequare, fin dove fu possibile, gli interessi dei rispettivi compartecipanti, e, in larga parte, corrispondere alle esigenze del Governo, delle Società assuntrici e alla giustificata aspettazione del personale.

E a questa verità, che esprimiamo sinceramente, e che ci viene da lungo e paziente studio, da una speciale cura, da noi prestata alle proposte, alle sorti riservate a queste nobili istituzioni, ci saremmo chiamati pienamente lieti, se ci fosse dato unirvi la nostra soddisfazione.

Ma così non è, e ce ne duole assai, perchè non basta aver provveduto in larga parte alla ripartizione dei rispettivi doveri e diritti, non è sufficiente stabilire in una proporzione maggiore gli oneri a carico delle Amministrazioni di quelli accollati al personale, non è tutto se essa ha saputo correggere palesi discordanze fra i diritti degl'associati delle loro vedove ed orfani, e provvedere seriamente alla esistenza delle associazioni. Essa ha

perciò la colpa — imperdonabile colpa — di non aver saputo o voluto usare di quelle facoltà cui era largamente rivestita, non ha saputo o voluto rendersi indipendente, non ha saputo o voluto respingere quell'influenza che sempre scende dal potere supremo, e così non fu in tutto giusta e, in nessun modo liberale. Non fu giusta, perchè mantenne la disposizione che priva dagli acquistati diritti l'agente che, per misura disciplinare viene dispensato dall'impiego; non seppe essere liberale perchè non trovò in se stessa la forza di sancire — consacrandolo nello Statuto presentato alle singole Amministrazione ferroviarie ed al Governo — che tutti i contribuenti, qualunque possa essere il loro grado, portano con se il naturale e legittimo diritto a far parte del Comitato dirigente dette Casse. E la colpa sua è tanto più grave inquantochè, un'egregio e alto funzionario, il Cav. Gelmi — che pur tanta parte, e importante, ebbe nel riordinamento delle Casse Pensioni nostre — con libera parola, quasi omaggio al pensiero moderno e alla moderna vita, suggerì di ammettere a far parte di questi Comitati, qualche agente appartenente al basso personale.

Ma la Commissione riordinatrice, che pur tanti titoli di benemerenza acquisterà anche dal basso personale, da questo Cireneo moderno, non solo non osò riaffermare quel concetto, ma contende e disconosce al lavoratore le eminenti qualità indispensabili laonde occupare meritamente quel posto. Sentiamo la sua parola.

« Quando si trattava — così nella sua relazione — « del modo col quale si sarebbe dovuto costituire « il comitato amministratore delle Casse Pensioni, non « si lasciò di esaminare e di discutere la quistione di « una rappresentanza elettiva (*) dei compartecipanti nel « Comitato medesimo. In favore di esso adducevasi che « le Convenzioni ferroviarie avevano creato un nuovo or-

(*) Chi scrive queste linee fece questa proposta nel 1884 presentandola agli Onorevoli membri del Parlamento, con un memoriale quando discutevasi le Convenzioni ferroviarie.

« dine di relazioni tra le Società e le Casse Pensioni, e
« che anche per questi istituti poteva riuscire utile che
« l'iniziativa individuale avesse modo di portarvi i suoi
« benefici effetti; ma di altra parte si rilevava come
« l'esperienza del passato e la natura delle relazioni in-
« spirate alla più generosa e benevole equità che eran
« sempre corse fra le Amministrazioni ferroviarie e questi
« Consorzii da esse medesime creati, dimostravano come
« il modo più pratico per avere una efficace rappresen-
« tanza della Cassa e degli interessi che i compartecipanti
« vi avevano, era quella di lasciare che le Amministra-
« zioni stesse designassero a comporre il Comitato que-
« gli impiegati superiori i quali, oltre ad essere essi pure
« compartecipanti erano nel caso di conoscere meglio di
« chiunque altro i veri bisogni degli agenti ferroviari.
« E dopo non breve discussione fu accolto questo se-
« condo partito dal quale non era per nulla pregiudicato
« che le stesse Società, in un avvenire più o meno lontano
« riconoscano la utilità che qualche membro elettivo entri
« a far parte del Comitato della Cassa Pensione per al-
« leviare di fronte a questo la loro responsabilità. »

Un tale linguaggio, sebbene lo si voglia scusare col-l'arte dell'ultimo periodo, noi lo riteniamo il più rovente epigramma venuto a offendere il lavoratore che pur è incremento e vita delle aziende ferroviarie.

Ma l'epigramma potrebbe per avventura ritorcersi sul Comitato se gli ricordassimo che l'elemeuto operaio non è più rassegnato e tranquillo, contento del poco, lieto della fatica, inconscio degli inganni, timoroso del castigo di dio, che si contiene, lontano dal progresso, dai bisogni dei nuovi tempi, che crede all'apologo d'Agrippa; ma sente il fascino, le inquietudini, le curiosità, le aspirazioni della civiltà e perciò sviluppa, ingrandisce il suo pensiero, estende l'operosità, vive ancora di pane bagnato di sudore, ma anche di idee, e cerca nei buoni libri l'allargamento del suo intelletto, escogitando le sue facoltà in una agitazione inquieta, febbrile, continua che è la rive-

lazione luminosa della coscienza piena ch'egli ha dei suoi diritti e dei suoi doveri e che costituisce la vita nuova. L'epigramma, lo ripetiamo, potrebbe ricadere sulla Commissione se gli ricordassimo l'educazione che le masse danno a se stesse, il conquistato miglioramento delle loro condizioni materiali e morali, l'attitudine, il tatto veramente squisito con cui tutelano i più vitali loro interessi, l'intelligenza ed il vigore spiegato, ripetutamente, quando le circostanze lo esigevano, il soffio, l'influenza della civiltà che le sollevò a dignità di cittadini degni di prender parte a tutte le manifestazioni della vita pubblica.

È per tutto ciò che non comprendiamo il concetto feudale (*) che inspirò la Commissione di infliggere al basso personale l'ostracismo dai Comitati dirigenti le Casse Pensioni, che amministrano patrimonio suo, che racchiudono i suoi vitali interessi, nè sappiamo come essa osò disconoscere, o l'obbliò, che migliaia, migliaia e altre migliaia di Società in Italia, in Francia, in Inghilterra, nella lontana America, con scopo di Mutuo Soccorso, di Resistenza, Cooperative e Mutue sorsero per volontà di popolo e dal popolo amministrate, stanno lì per offrirci i soddisfacenti risultati di felici esperienze; che l'operaio, com'altri, intelligente e studioso, ha conquistato onorato e rispettato posto nei Parlamenti delle nazioni civili, ove, rappresentandovi il Popolo, ne difende strenuamente gli interessi.

Questo alla Commissione; ma non tarderemmo a incolpare di prevaricazione di diritto e di vero abuso d'autorità le Amministrazioni se accogliendo la illogica logica della Commissione, manterranno la negazione di un diritto che non può essere disconosciuto con voce di coscienza e di giustizia.

Pel fatto che la ripetuta Commissione riconobbe di privare degli acquistati diritti quel compartecipante che per ragioni d'ordine amministrativo, viene esonerato dal-

---

(*) Non é inutile sapere che la Commissione pel riordinamento delle Casse di Soccorso, ha ammessa la rappresentanza del basso personale, a far parte del Comitato.

l'impiego, diciamo semplicemente che, in alcuni casi, quali, ad esempio, il ferimento o la morte involontaria occasionata ad altri, nell'esercizio delle proprie incombenze, o quelle altre cause cui gli stessi tribunali pur ammettendo la colpabilità dell'accusato ne riconoscono *la colpa involontaria,* non si può sostenere con voce di coscienza e di giustizia cotale misura, ma poichè sarebbe vana ogni nostra rimostranza al riguardo, ne affideremo occorrendo, la soluzione ai tribunali.

Dalla vibrata parola nostra, manifestansi i risentimenti della dignità offesa, null'altro; e però sarebbe puerile una qualunque accusa d'ambizione che per avventura ci venisse lanciata. In noi, vi è intenso desiderio di libertà, di giustizia; in noi il sentimento che l'operaio possa portare in quelle Società un non spregevole contingente di savi consigli atti a renderle più rispondenti agli scopi, e fruttifere a se stesse.

A noi, che una tribuna pur l'abbiamo, non cale se là non potremo accedere, ma da questa sebbene più modesta, lanciamo la nostra parola convinta, sincera, sempre franca e leale. E perciò, rammentiamo alle Amministrazioni che l'iniziativa individuale può portare alle Casse Pensioni buoni frutti, specialmente se una libera parola giungesse ai Comitati e in seno ad essi sostenesse che l'attuale impiego dei fondi, non è sempre il migliore e il più fruttifero; che perciò converrebbe studiare se non convenga impiegarne una parte nell'acquisto di case operaie e civili, provvedendo al personale residente nei grandi centri, abitazioni salubri, con più equo e proporzionale compenso di pigione.

È noto come questo concetto sia stato applicato, sotto forma cooperativa, anche in Italia e offra soddisfacenti risultati. E perciò crediamo che la nostra proposta, quando sia accompagnata dalle prudenze di circostanza, possa riuscire vantaggiosa. È facile poi immaginare quale sviluppo

e quanto beneficio arrecherebbe al personale indistintamente quando, profondamente studiata, si trasformasse in fatto per volere di una associazione che conta i suoi capitali a milioni.

Ma questa non è la sola proposta, ma altre che senza intaccare gli interessi delle Casse e delle Amministrazioni potrebbero emergere in seno ai Comitati.

Accenniamo di volo alle seguenti:

oltre il limite fissato, e senza portare un maggior aggravio all'Amministrazione ferroviaria concedere all'impiegato o agente, di versare, per suo conto, quella maggior somma ch'egli, spontaneamente, e anticipatamente dichiara voler depositare nella Cassa;

che le Amministrazioni assumano al servizio quegli orfani che ne facessero richiesta e ad esse convenissero, eliminandoli dal diritto di pensione, allorchè la mercede corrispostagli sia uguale alla pensione goduta;

concedere un sussidio una volta tanto alle vedove che rimaritansi.

L'ultima delle nostre proposte, e riguarda la sola Cassa Pensioni delle Meridionali, è quella che noi raccomandiamo caldamente, sembrandoci di assoluta necessità; è l'ammissione dei Fuochisti alla Cassa cui fin'ora vennero esclusi. Eccola tal quale la propugnammo dalle colonne del " *Secolo.* „

« La compagnia esercente le nostre ferrovie che s'intitolano dell'Adriatico, a differenza di quella del Mediterraneo e delle grandi Società estere — le quali praticano il sistema a stipendio annuo — usa pei Fuochisti delle locomotive il salario giornaliero. E, siccome questo trattamento dà all'agente il carattere di provvisorietà, i Fuochisti, in forza di speciali disposizioni regolamentari, sono altresì esclusi dall'usufruire del vantaggio concesso ai compartecipanti alla Cassa Pensioni che la compagnia istituì fra i suoi agenti.

Le condizioni derivanti ai Fuochisti da queste disposizioni — che non hanno riscontro presso nessuna fer-

rovia — sono perciò tali da generare il massimo malcontento e da non permetter loro, anche perchè le crescenti esigenze sociali aumentano i bisogni, di provvedere altrimenti alle necessità future. Laonde questi bravi lavoratori, cui è affidato un faticoso e importante servizio, sono, loro malgrado, costretti a lottare colle strettezze del presente e costernati pel triste avvenire; preoccupati dell'esclusione a godere uno dei più giusti e naturali diritti, e per di più ostacolati nella via che li condurrebbe — sia pur con qualche sacrificio — a provvedersi di modesti, ma sicuri mezzi di vita nella breve vecchiaia.

« Sono forti ragioni a vantaggio dei Fuochisti, la natura delle loro attribuzioni, che li espone a frequenti pericoli, a tutte le perturbazioni climatiche, causa delle facili malattie cui vanno soggetti; il trattamento di riguardo che e migliori Società usano al personale delle locomotive, i vantaggi che tutte offrono ad esso nei casi di malattia, ferimento e morte; vantaggi, proporzionatamente, estesi alle loro famiglie.

« Inoltre: la disposizione, che dà ad essi il carattere di provvisorietà, li pone nella dura condizione di ottenere un sì limitato compenso, quando cadono ammalati, che è la metà appena di quello devoluto ai Fuochisti di quelle Amministrazioni che accordano ad essi di far parte del personale stabile, quindi, di usufruire delle Casse Pensioni. E ciò senza considerare che ammettendoli a compartecipare alla Cassa Pensione all'atto della loro nomina a Fuochisti, possono prepararsi — e l'esperienza lo prova — una pensione superiore di 2[5 a quella possibile ai Fuochisti Meridionali, ai quali, lo ripetiamo, si concede di far parte alla predetta Cassa, solo quando vengono promossi Macchinisti.

« Per queste ragioni i Fuochisti delle S. F. Meridionali hanno altra volta richiesto l'intromissione dell'on. Maffi, il quale ebbe ad occuparsi seriamente della cosa. E poichè sappiamo che i rappresentanti di quell'Amministrazione gli hanno date tali assicurazioni da lasciar credere ad uu

sicuro provvedimento, noi alla vigilia del giorno in cui essi si raduneranno per approvare l'assetto definitivo delle Casse Pensioni, ricordiamo loro la promessa. »

IV.

Le grandi Compagnie ferroviare nostre, se hanno risentito, e non lievemente, della ostilità cui vennero fatte segno le Convenzioni; se per i criteri cui s'informano le nuove norme sul personale, troppo sovente peggiori di quelle abrogate, esse, dobbiamo dirlo, non godono simpatia nella numerosa fila del basso personale, possono, quando vogliono, attrarlo a sè, inspirargli nell'animo benevoli sentimenti, purche usando delle potenti facoltà cui dispongono, lo facciano segno di un qualche provvedimento che lo benefichi, e appaghi quell'amor proprio sovente riconosciuto offeso.

L'occasione è propizia: basta volerla afferrare.

Non isdegnino esse il modesto consiglio, ne risentiranno, per le prime, non lieve vantaggio: e se si persuaderanno così che il personale, se soddisfatto, concorre volonteroso e pressante al disimpegno del servizio e a sviluppare il maggior lavoro e più proficuo, da appagare i giusti desideri dei superiori, del pubblico e del Governo.

Almeno per quest'ultima considerazione, mostrino una buona volta di saper corrispondere alle esigenze moderne e ai giusti voti dei loro dipendenti.

E sarebbe tempo!

Ma in ogni modo perchè il concetto di una rappresentanza elettiva del basso personale in seno ai Comitati delle Casse Pensioni acquisti maggior ragione di essere accettato dalle Amministrazioni ferroviarie e dal Governo, ormai soli arbitri assoluti, occorre sia accompagnato da numerose adesioni, che i nostri amici e aderenti possono facilmente raccogliere, anche per far sentire che l'avviso nostro è quello di tutto il basso personale che non vive di solo pane.

CESARE POZZO BIBLIOTECA MILANO
28609